

ENDURO GUADALAJARA CLUB

Since 1977

= DIRECTIVA 2014 =

"DISCIPLINA Y HONOR A LA CAMISETA"

PRESIDENTE	*JORGE DARGOX*
VICEPRESIDENTE	*MIGUEL DE AGUINAGA*
SECRETARIO	*MIGUEL ANDONAEGUI*
TESORERO	*OCTAVIO VALLE*
DIRECTOR TÉCNICO	*ANTONIO SAHAGÚN, LUIS MATA*
RESULTADOS	*JORGE RAMOS (DATOLOGIA)*
PREPARADOR FÍSICO	*GABRIEL NAFARRATE*
JUVENILES/ CLÍNICAS	*CARLOS NAFARRATE, CESAR CHAVOLLA, MEMO ACEVEDO*
JEFE DE PISTAS	*ANTONIO SAHAGÚN*
PATROCINIOS	*JORGE DARGOX*
PROMOCIÓN	*MIKE DE AGUINAGA*
DISEÑO	*KANG RACING*
PASEOS	*MIGUEL AZANZA, JOSE CORTES*
CLÍNICAS ESPECIALES	*OCTAVIO VALLE*
PISTAS	*MANUEL GUTIÉRREZ, RAÚL LÓPEZ, ENRIQUE ANDONAEGUI*
LOGÍSTICA	*OCTAVIO RANGEL, OCTAVIO RANGEL JR*
VALLARTAZO	*MIGUEL AZANZA, MANUEL GUTIÉRREZ, DAVID CASILLAS*

COMISION DE HONOR Y JUSTICIA

SE FORMA A PETICIÓN DE LA DIRECTIVA Y SE INTEGRA POR EX PRESIDENTES ACTIVOS

Inscripciones Campeonato "2014"

La Directiva del Club Enduro Guadalajara te invita a inscribirte al Campeonato Estatal de Enduro 2014.

La cuota para este año será la siguiente:
Si pagas antes del 31 de Enero del 2014 $ 2,200.00 pesos
Si pagas del 01al 28 de Febrero del 2014, $ 2,400.00 pesos
Si pagas del 01 de Marzo del 2014 en adelante, $ 2,700.00 pesos
Para la categoría promocional hasta antes del 28 de Febrero solamente $1,700.00 pesos.

*Las categorías Infantiles y Juveniles no pagan inscripción, pero deberán ser hijos de socio activo que pague su cuota completa.

La mecánica es la siguiente: Los Papás deberán estar inscritos en el campeonato para que sus hij@s tengan derecho a competir, si el Papá no compite él deberá inscribirse para darle los beneficios a su hij@.

Cuotas familiares: Para los que tienen hij@s corriendo en las categorías de adultos, estos tendrán derecho a un descuento del 50% condicionado a que el Papá pague su cuota completa

***No habrá la opción de pagar a plazo.**
***No habrá la opción de correr pagando cuota por evento**
***No habrá la opción de correr sin transponder**
***No habrá la opción de inscripción al evento posterior al cierre de inscripciones (jueves anterior al evento)**

La cuota incluye todas las fechas puntuables del campeonato, clínicas, Vallartazo (ruta solamente), credencial, apoyo a las comunidades donde se desarrollen las carreras, asesoría nutricional, kit de organizador, mejoras en adquisición de nuevo equipo, así como otros eventos y actividades por definir.
Durante el transcurso del Campeonato se pedirá ya sea su caso una donación voluntaria, para necesidades de las comunidades afectadas por la realización de las carreras.

Transponder debe ser compatible con MyLaps AMB-MX color naranja

Todas las inscripciones serán por Internet, cualquier duda consultar con juan@endurogdl.com
Los números del 2013 permanecerán bloqueados para este año, los del 2012 y anteriores ya no serán validos y podrán ser utilizados

Calendario de Eventos 2014

Publicado en la página oficial de www.enduroguadalajara.com (sección calendario).
Este programa es tentativo y podrá sufrir modificaciones según las circunstancias.

INDICE

REGLAMENTO MOTOCLUB ENDURO GUADALAJARA, CAMPEONATO 2014 DE MOTOCICLISMO ENDURO

CAPITULO I

SECCION PRIMERA
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1°. - Los pilotos, practicantes del motociclismo de Enduro en occidente, se regirán por las disposiciones del presente reglamento.

Artículo 2°. - La ignorancia de las disposiciones del presente reglamento, no excusa a su cumplimiento. Asimismo no puede alegarse desuso, costumbre o práctica en contrario.

Cuando surja controversia con motivo de la aplicación del presente reglamento o a falta de disposición expresa aplicable al caso concreto, la mesa directiva vigente decidirá ésta.

Artículo 3°. - Con la práctica del motociclismo de Enduro se prevendrá preservar el interés colectivo sobre el particular, de tal modo que los organizadores de competencias, pilotos y jueces, deberán de fijar las medidas para cada caso, tendientes a complementar el contenido del presente artículo.

SECCION SEGUNDA
DE LOS ORGANISMOS

Artículo 4°. - El Motoclub está integrado por pilotos participantes al corriente de su correspondiente cuota anual.

Artículo 5°.- El Enduro Guadalajara Club será dirigido por un presidente, que será electo por votación de los socios activos cada año, durante los meses de noviembre - diciembre anterior al Campeonato que se inicie.

Artículo 6°.- Las principales funciones Enduro Guadalajara Club son:

a).- Promover el desarrollo del enduro en el OCCIDENTE del país.

b).- Organizar anualmente el Campeonato Estatal de Enduro, una fecha del Campeonato Nacional, participar con nuestros pilotos en el nacional, llevar un equipo al mundial ISDE y fomentar el JR TEAM que representará a nuestro Club, siempre y cuando la mayoría de los socios activos estén de acuerdo en destinar recursos a estos equipos.

c).- Convocar en caso necesario a la Comisión de Honor y Justicia.

d).- Vigilar el cumplimiento del presente reglamento, en cada uno de los eventos, así como hacer las modificaciones o adiciones que se juzguen necesarias y convenientes.

f).- Nombrar uno o más colaboradores para el mejor desempeño de sus funciones.

g).- Revisar en todos sus aspectos la organización, desarrollo y resultados de cada competencia de Enduro, nombrando para tal fin un Director Técnico.

h).- Recibir, examinar y resolver las protestas y turnar, si así lo ameritan, las protestas recibidas a la Comisión de Honor y Justicia.

i).- Premiar al final de cada Campeonato a los competidores y organismos que se hagan acreedores a ellos; esto a más tardar el mes de enero siguiente.

j).- Publicar con regularidad los resultados del Campeonato y las finanzas del moto club mínimo cada 6 meses.

k).- Llevar un archivo completo de las actividades del Enduro en occidente, para de esta manera tener la historia de este deporte.

l).- Cuando algún piloto, directivo, equipo, Motoclub o asociación se haga acreedor a alguna sanción, aplicarla de acuerdo a este reglamento.

CAPITULO II

SECCION PRIMERA
ENDURO, SUS ETAPAS Y CONTROLES

Artículo 7°.- Enduro se deriva del término inglés “endurance”, cuyo significado es resistencia; por tanto la modalidad sería el motociclismo de resistencia a campo traviesa.

Artículo 8°.- Las competencias de Enduro deberán contar, como mínimo en su recorrido, con cuatro etapas: dos limitadas y dos pruebas especiales.

Artículo 9°.- Etapa limitada.- Etapa cuantificada en kilómetros que para su recorrido se dará al competidor un tiempo "N" para llegar al final, denominándose hora ideal de paso.,

Artículo 10°. - Un piloto deberá llegar a cualquier punto de control horario en su minuto ideal de paso ya que de lo contrario será penalizado. NO hay minuto de gracia en ningún control horario.

Artículo 11°.- Cada sección entre los controles horarios constituye una prueba en sí. Los pilotos que no cumplan con los tiempos previstos entre un control horario y el siguiente, serán penalizados con 60 puntos por minuto, por adelanto o atraso de acuerdo con lo marcado por el sistema capturador de tiempos o decoders.

HORA DE PASO = HORA DE SALIDA PARA LA PRÓXIMA ETAPA LIMITADA

Artículo 12°.- El piloto que se atrase o adelante a sus horas ideales de paso, deberá modificar y ajustar sus tiempos restantes de acuerdo al retraso y/o adelanto ocurrido. En el último control horario no se penalizara el adelanto, pero si el retraso.

Artículo 13°. - El límite de retraso para un piloto será de 60 minutos en cualquiera de sus tiempos originales de paso por cualquier etapa limitada.

Artículo 14°. - Si un piloto puede demostrar al Comité Organizador que se retrasó a consecuencia de circunstancias excepcionales ajenas a su voluntad, por ejemplo retraso causado al prestar primeros auxilios a un herido en caso de accidente, ayudar a un piloto que por sí solo no pueda reincorporarse a la competencia, le será concedida una tolerancia de tiempo suplementaria. El haber sido entorpecido por otro participante no puede ser aceptado como una excusa válida, ni prestarle asistencia mecánica a algún competidor.

Artículo 15°.- Pruebas Especiales

Prueba de Cross (PC).- Esta etapa tendrá una distancia mínima de 6 Kilómetros y máxima de 8 kilómetros (7 minutos para la Categoría de Expertos) y se recorrerá de un punto conocido como inicio de velocidad, en el cual el piloto deberá hacer alto total, para esperar a que se le indique el momento de arrancar, hasta un punto denominado fin de velocidad, el cual deberá cruzarse sin detenerse. Esta prueba se desarrollará en un circuito. Como está prohibida su práctica no debe ser demasiada difícil y peligrosa. Los pilotos deberán arrancar la prueba individualmente con el motor encendido y con la motocicleta en alto total. Los puntos de inicio y fin de la prueba deberán estar a una distancia no mayor de 50 metros, una de otra. En caso de que no se tenga una Prueba de Enduro a Campo Traviesa (PE) se deberán contar con 2 Pruebas de Cross. La prueba de Cross podrá se combinada con diferentes tipos de obstáculos para dar espectáculo a los espectadores siempre y cuando se sujeten a las reglas manual técnico.

Prueba de Enduro a Campo Traviesa (PE).- La prueba deberá tener como mínimo 7 kilómetros y como máximo 9 kilómetros (Se procurará que los expertos hagan 7 minutos de recorrido), deberá estar señalizada con cinta en ambos lados, de acuerdo con los criterios del Comisario y Juez de Pista designados para la competencia, procurando tener la cinta en donde no haya barreras naturales. También será a criterio del Comisario y Juez de Pista si esta prueba cronometrada desde la primera vuelta de todas las categorías, o ésta empezara a cronometrarse desde el segundo paso de los competidores. Las pruebas de Enduro a Campo Traviesa que no sean parte de la pista entrenada, NO contaran en la primera vuelta. Deberán tener espacio suficiente para realizar rebases y en caso de que se detengan una o varias motocicletas, que no se obstruya el paso. Los caminos alternos se deberán cancelar en su totalidad.

La Prueba de Enduro a Campo Traviesa no deberá exceder los 50 Km. por hora de promedio de velocidad, ni contar con bajadas prolongadas y debe tener acceso adecuado para los cuerpos médicos y de seguridad. Se tiene que contar con comunicación entre el inicio y fin de la prueba.

Artículo 16º.- El cronometraje de estas etapas así como en todas las de velocidad, deberá ser registrado con transponders electrónicos cronometrando hasta centésimas de segundo.
Los puntos de inicio de velocidad y fin de velocidad deberán estar perfectamente señalizados.

Artículo 17°.- Las pruebas de Cross (PC) deberán estar señalizadas a lo largo del recorrido con cinta de color en ambos lados, debiendo ser de color distinto el lado derecho del lado izquierdo. Se recomienda que las cintas se coloquen a una altura de 0.50 cms. sobre el terreno. El ancho de estas pruebas será de 4.00 metros como mínimo.

Al término de alguna prueba especial en herradura (con inicio y fin en el mismo sitio) habrá un carril de desaceleración de veinte metros de longitud. Los pilotos NO podrán detenerse antes del letrero de 20 MTS. La penalización por hacerlo será de UN minuto.

Si por el circular de las motocicletas la cinta que delimita las pruebas se cae, los pilotos tienen la obligación de hacer el trazo programado por el organizador, aun sin las cintas alusivas; en caso contrario el piloto será descalificado. La organización tendrá la responsabilidad y obligación de contar con personal que vuelva a colocar la señalización en forma adecuada.

El organizador no podrá diseñar pruebas especiales mixtas, es decir que sean de Cross y tenga obstáculos en la misma.

Artículo 18°. - No podrá el organizador establecer al final de la última vuelta (después de cerrar meta) de cualquier categoría, que los pilotos pasen por alguna de las pruebas especiales. El organizador deberá prever que la prueba especial de meta, sea con anterioridad al último pase de la misma.

Queda prohibido el entrenamiento de las pruebas de Cross y Enduro a Campo Traviesa, por lo que no deberán ser peligrosas. Al piloto que se le encuentre practicando será descalificado, pudiendo el piloto recorrer dichas pruebas exclusivamente a pie.

Artículo 19°.- Pruebas Especial de Motocross (PM).- Esta etapa se realizará en un circuito al finalizar el Enduro y se deberá realizar en el área de meta o en un lugar cercano y accesible a esta. (**Se permitirá este tipo de pruebas solamente en caso de que sea posible el uso**

de los transponders) el organizador determinará el número de pilotos que deberán agruparse para tomar la salida en alguna hora determinada, así como el número de vueltas a efectuar en el circuito. Estos grupos podrán ser por categorías, siguiendo el criterio del organizador. Si algún piloto llega tarde para tomar la salida con su grupo, éste podrá hacerlo con alguno subsiguiente para fines de su puntuación, pero penalizando con 75 puntos. El arranque será con motor encendido una vez que los pilotos hayan dado una vuelta de reconocimiento. No será permitido el entrenamiento, bajo pena de descalificación**.**

Si por alguna circunstancia un piloto no compite en esta prueba se le aplicará el tiempo del último lugar de su categoría más otro tanto del mismo. En caso de arrancar y no terminar el número de vueltas establecidas se aplicará asimismo la penalización anterior.

Artículo 20°.- Estas etapas forman parte integral del Enduro y se someterán al reglamento en todo momento. Los puntos obtenidos en cualquiera de las anteriores pruebas, se deberán sumar al resultado de cada piloto, para determinar su lugar de clasificación.

Artículo 21°.- Los controles serán los oficiales ubicados en los puntos señalados para realizar las anotaciones y cuidar el fiel cumplimiento de cada una de las etapas señaladas en este reglamento, anotaciones que deberán hacerse en papel, computadora o transponder.

Estos controles deberán ser fácilmente identificables con chaleco color naranja, su número o su nombre correspondiente y contar todos con relojes digitales que marquen hora, minutos y segundos, sincronizados con el reloj maestro, denominándose hora oficial. La hora oficial deberá darse a conocer a los participantes en la junta de pilotos.

Estos controles serán los siguientes:

1.- **Controles Horarios (CH)**

a).- **Control de meta**.- Contará con letreros indicativos y vallas que proporcionen seguridad, tanto a competidores como al público asistente. El control de meta deberá estar perfectamente marcado entre banderas y/o cintas colocadas a 10 metros antes y 10 metros después de la raya blanca de meta, que tendrá por lo menos 15 centímetros de ancho y tres metros de largo. El lugar para colocar las dos banderas amarillas de señalización a ambos lados de la raya de partida de los pilotos acompañada del reloj indicativo de la hora oficial.

Los pilotos tendrán la obligación de avisar al control de meta su hora ideal de salida, para que el control de meta pueda anunciar el minuto que está corriendo y darles la salida. En caso de que un piloto llegue tarde a la hora asignada para su arranque, el piloto deberá re calcular sus tiempos.

Se considera como zona de meta cinco metros antes y diez metros después de la raya anteriormente mencionada. Para delimitar los 10 metros después de la meta se deberá colocar dos banderas verdes.

Cuando la meta funcione como Control Horario se deberá contar con un carril de paso especial para los pilotos que arrancaron previamente y están pasando en sus primeras vueltas por el Control de Meta. En el reloj indicativo de la hora oficial ubicado 10 metros antes del reloj checador, deberá haber una bandera amarilla, este tipo de señalización la deberán tener todos los controles horarios de la prueba. Todos los controles horarios, donde haya zona de pits, deberán tener dos banderas blancas 200 metros antes de los mismos.

b).- **Control de limitada**.- Los oficiales de este Control Horario deberán ser fácilmente identificables con el chaleco naranja, su número o su nombre correspondiente y deberán tener una bandera blanca mínimo 30 metros antes de su ubicación.

2.- **Controles de Pruebas Especiales**.- Deberán contar para su funcionamiento con decodificadores para los transponders y señalamientos visibles que indiquen la ubicación de su inicio y la ubicación del fin de la etapa.

3.- **Control de paso**.- Podrán ser fijos o móviles siempre y cuando éstos estén perfectamente visibles y serán marcados por dos banderas azules, mínimo 20 metros antes de su ubicación.

4.- **Control de parque cerrado**.- La función de este control es registrar la hora de entrada de cada competidor a dicho parque así como la marca y cilindrada de la motocicleta. Los pilotos deberán entrar mínimo 30 minutos antes de la hora de salida del primer competidor de su categoría. El piloto que entre después de esta hora, será penalizado a razón de 60 puntos por cada minuto de retraso. Será responsabilidad del piloto el entrar oportunamente. El oficial de este control contará con la lista de inscritos, deberá revisar que el transponder esté funcionando y anotar la hora de entrada al parque cerrado y cobrar el costo especifico del evento.

5.- **Control de área de trabajo**.- La función de este control es permitir el paso a los pilotos con su motocicleta al área de trabajo 10 minutos antes de su hora ideal de salida y supervisar el desarrollo de las actividades en la misma, tanto de pilotos como de mecánicos.

Artículo 22°.- Todos los controles tendrán que señalar con cintas o banderas el lugar por el cual deberán circular los competidores, asegurándose así que su paso sea registrado.

Artículo 23°.- Todos los controles abrirán como mínimo 10 minutos antes de la hora ideal de paso del primer competidor. En caso de que a la llegada del primer competidor no estuviera algún control en su lugar, éste será cancelado para una o más vueltas y sólo será válido cuando registre vueltas completas por categoría.

Artículo 24°.- Los controles deberán cerrar como mínimo **30 minutos** después de la hora ideal de paso del último competidor.

Artículo 25°.- Cuando un organizador no cumpla con algunos de los requisitos anteriores, con respecto a los controles, éstos podrán ser protestados por el piloto o pilotos afectados y en su caso, si procede a juicio del responsable del evento o del Director Técnico, serán cancelados para todos los competidores.

SECCION SEGUNDA
JUECES, PARQUE CERRADO, AREA DE TRABAJO Y AREA DE PITS

Artículo 26°.- Será responsabilidad de la directiva nombrar para cada grupo organizador un JEFE DE GRUPO quien será además el JUEZ DE PISTA. Esta persona será la MÁXIMA AUTORIDAD en el evento y deberá resolver cualquier situación que se presente en base al presente reglamento.

Artículo 27°.- Además la organización deberá contar con dos oficiales de ruta (Marshall). Éstos estarán identificados con chaleco naranja y podrán estar circulando en la pista en las zonas de velocidad, con la obligación de evitar cualquier ruta alterna que se salga de las marcas, haciendo más cortos los trayectos. En caso de que algún piloto se salga de la pista marcada y sea visto por los oficiales de ruta, será inmediatamente descalificado.

Artículo 28°.- Parque cerrado.- Es un área cerrada que deberá estar perfectamente delimitada y señalada cerca del área de meta. En el parque cerrado se marcarán y permanecerán las motocicletas hasta el momento de su retiro. El organizador tendrá la obligación de asignar lugares específicos a las motocicletas participantes en el evento. En caso que el organizador coloque el parque cerrado lejos de la meta (plazas, jardines) deberá proveer a los pilotos el transporte necesario para llegar al lugar.

Artículo 29°.- Para entrar al parque cerrado antes del evento, el piloto deberá hacerlo con la motocicleta apagada y el equipo reglamentario. El control de parque cerrado deberá hacer las revisiones siguientes:

a).- Que el piloto lleve el equipo reglamentario personal. (Ver artículo 35)

b).- Revisar que el casco traiga el tipo de sangre y factor RH en el mismo.

c).- Dinero exacto para pagar el costo del evento

d).- Números legibles, en los costados y frente de la motocicleta

e).- Silenciador en buen estado (revisión visual).

f).- Soporte metálico para la motocicleta, no se permiten estacas de madera o cualquier otro objeto.

g).- Revisión mecánica de motocicleta.

h).- Revisión de transponder en funcionamiento y único por piloto.

Al piloto que no reúna los requisitos anteriores se le rechazará la entrada de su motocicleta.

El piloto no podrá realizar labor alguna dentro del parque cerrado y deberá abandonarlo una vez que ingrese su motocicleta. **Lo único que el piloto está autorizado para realizar es la colocación de sus tiempos de carrera en la motocicleta.**

Queda estrictamente prohibida la entrada a personas ajenas al campo cerrado.

El Marshall de pits tiene la autorización de retirar cualquier motocicleta de parque cerrado que no reúna todos los requisitos, para evitar cualquier accidente dentro del mismo.

Artículo 30°.- **Área de trabajo.-** Es un área cerrada, inmediata al parque cerrado donde se podrán realizar reparaciones y recargar gasolina a la motocicleta antes de tomar la salida. En esta área de trabajo está prohibido arrancar la motocicleta.

El piloto podrá entrar al parque cerrado por su motocicleta 10 minutos antes de su hora ideal de salida y pasar al área de trabajo para realizar sus reparaciones. Es responsabilidad del piloto conocer el tiempo transcurrido en el área de trabajo y llegar a la meta en su minuto ideal de salida para arrancar su motocicleta.

Artículo 31°.- **Área de Pits (Paddock)**.- Es el área marcada para el estacionamiento de vehículos y en donde se podrá hacer recarga de combustible y reparación a las motocicletas. Solamente se podrá cargar gasolina en el área de los pits y en los 10 metros siguientes a la Meta u otro Control Horario, antes de la bandera verde, en caso de hacerlo en cualquier otro lado el piloto será descalificado. El reabastecimiento de gasolina deberá ser con el motor apagado, en caso contrario será descalificado el piloto. Todo trabajo que se realice en la motocicleta deberá ser siempre utilizando el Tapete Ecológico, para evitar derrames, en todo momento la motocicleta deberá permanecer sobre el mismo, estén o no trabajando en ella, ya que puede tener fugas o derrames sin darnos cuenta.

En el caso de la categoría de Expertos, se permite la ayuda de terceras personas exclusivamente para recarga de líquidos (gasolina, aceite, agua, etc.) y revisión de aire en las llantas, lo anterior no incluye el engrase de cadena, no podrán recibir ayuda en la reparación de la motocicleta, siendo motivo de descalificación el hacerlo.

SECCION TERCERA
DE LA SEGURIDAD

Artículo 32°.- Derogado

Artículo 33°.- Es obligación del organizador contar durante todo el evento con servicios médicos de emergencia. El evento no podrá iniciarse por ningún motivo si no se cuenta con estos servicios. En caso de que los servicios médicos no lleguen al evento este será cancelado. Los servicios médicos que el organizador contrate para el evento, deberán contar por lo menos con el botiquín del club y médico responsable para su uso, es obligatoria tener mínimo una ambulancia equipada y no será válida una unidad que solo sirva para trasladar accidentados.

Artículo 34°.- Queda restringida la circulación de motocicletas que no estén compitiendo en la ruta y en las zonas aledañas a la meta y/o estacionamiento.

El piloto que quebrante esta disposición será penalizado o inclusive descalificado. Si algún acompañante o directivo lo hiciera, también afectará a su o sus pilotos.

Artículo 35°.- Es obligatorio para todos los competidores usar durante la competencia y en todos los entrenamientos el equipo reglamentario personal consistente en:

a).- Casco de buena calidad, con tipo de sangre y factor RH impreso en él.

b).- Protección para los ojos, se podrá remover en caso de humedad o lluvia, o a juicio del piloto.

c).- Hombreras.

d).- Guantes.

e).- Botas.

El equipo arriba mencionado lo deberá llevar puesto el piloto donde corresponde.

Artículo 36°.- Se deberán marcar con señales de peligro: barrancos, carreteras, circulación de peatones, cruces de camino, circulación de ganado. Será obligatorio que existan las medidas de seguridad necesarias para evitar la cancelación del evento.

SECCION CUARTA
DE LAS PENALIZACIONES Y DESCALIFICACIONES

Artículo 37°.- Los pilotos se harán acreedores a las siguientes penalizaciones:

a).- 60 puntos por cada minuto de retraso al entrar al campo cerrado después de la hora ideal para hacerlo.

b).- 300 puntos por entrar al parque cerrado con motor encendido.

c).- 300 puntos por no salir el piloto inmediatamente del parque cerrado o realizar cualquier otra actividad que no sea parar la moto en su lugar.

d).- 60 puntos para el piloto cuando algún familiar o acompañante entre al campo cerrado.

e).- 300 puntos por encender el motor dentro del parque cerrado o dentro del área de trabajo.

f).- 50 puntos por no encender el motor de su motocicleta en meta, durante el minuto de salida, por medio de la palanca de arranque u otro medio mecánico o eléctrico. No se permite empujar la motocicleta.

g).- 60 puntos por cada minuto de retraso o adelanto en las horas ideales de paso.

h).- 60 puntos por no hacer alto total en el inicio de las etapas de velocidad o arrancar antes de recibir la señal por parte del oficial.

i).- 1/10 segundos = 1/10 puntos o 1/100 segundos = 1/100 puntos, al hacer el recorrido de las etapas de velocidad (PC, PE y PM).

j). 500 puntos al piloto que no traiga silenciador en su motocicleta al finalizar el evento o que no lo pueda reparar durante la competencia por indicaciones de algún oficial.

k). -500 puntos a quien transite sin precaución en el área de meta o estacionamiento.

l). - 75 puntos por llegar tarde al arranque del grupo a que fue asignado en la última prueba especial de motocross.

m).- 15 puntos menos cuando un organizador no cuide y no instale correctamente el equipo como decoders dentro de sus cajas y queden expuestos a la intemperie, radios, relojes, cronometro digital, computadoras de mano, laptops, planta de luz y todo aquel equipo electrónico que se requiera para llevar a cabo la competencia. Los pilotos activos que se den cuenta de un abuso a estos, podrá reportar el incidente.

Artículo 38°.- Los pilotos se harán acreedores a descalificación en los siguientes casos:

a).- Por retraso mayor de 60 minutos en cualquiera de sus horas ideales de paso.

b).- Conducta antideportiva tanto del piloto como de sus familiares y acompañantes, antes, durante o después del evento. A juicio del C.H.J. esta sanción podrá ampliarse a suspensión de los dos eventos siguientes.

c).- Transitar en sentido contrario durante el desarrollo del evento, siempre y cuando exista señalización.

d).- Quitar, modificar o maltratar cualquier señal indicativa durante el recorrido del evento.

e).- Falta de la revisión de parque cerrado al inicio del evento.

f).- No llevar el equipo reglamentario en cualquier etapa del evento. (Artículo 35)

g).- No hacer el recorrido señalado completo. No hacer el recorrido como está indicado por el organizador.

h).- Cambiar la motocicleta o piloto en cualquier etapa del recorrido.

i).- Destruir intencionalmente flora y/o fauna durante el evento o los entrenamientos.

j).- Por cargar gasolina en cualquier zona que no sean los pits, área de trabajo o los 10 metros después de la meta antes de las banderas verdes u otro control horario, asimismo si se hace con el motor encendido.

k).- No contar con su tapete ecológico, trabajar en la motocicleta fuera del Tapete Ecológico, no tener la moto sobre el tapete durante el horario de la competencia.

l).- No obedecer las indicaciones o faltar al respeto a cualquier oficial del evento.

m).- Hacer algún "CORTE" en el recorrido del evento que pueda alterar el resultado del mismo a juicio de los oficiales del evento. Si hace un "corte" el recorrido de la prueba especial, aunque las cintas se hayan caído.

n).- Si una vez cruzada la Meta, se retorna a los Pits para auxilio mecánico o repostar gasolina.

o).- Circular en el recorrido, zona de meta o aledañas a éstos, después de finalizado su evento, ya sea el piloto o su motocicleta.

p).- Si algún piloto de la categoría Juvenil A es guiado por la ruta marcada por alguna persona que lo acompañe.

q).- Por falta o rebeldía hacia los directivos o jueces del Moto Club Enduro Guadalajara. Esta sanción podrá ampliarse a suspensión de los dos eventos siguientes.

r).- Cuando el piloto y/o directivos de Motoclubes, Asociaciones, etc., boicoteen o intenten boicotear algún evento.

s).-Por no ayudar en el grupo y evento que le corresponde para la organización de su carrera, independientemente de ser descalificado de su carrera, será descalificado del Campeonato Anual cancelándole todos sus puntos sin derecho a trofeo y sin rifa del final del campeonato.

t). – **POR NO INSCRIBIRSE A TIEMPO ANTES DEL JUEVES AL EVENTO, LAS INSCRIPCIONES SE CIERRAN EL JUEVES ANTERIOR AL EVENTO A LAS 11.59 PM.**

Artículo 39°.- En cualquiera de las penalizaciones o descalificaciones anteriormente mencionadas, el piloto infractor deberá ser visto o detectado por algún oficial del evento.

SECCION QUINTA
DE LOS PREMIOS, RESULTADOS Y PROTESTAS

Artículo 40°.- La mesa directiva tiene obligación de premiar en cada competencia hasta el tercer lugar de cada categoría.

Artículo 41°.- Los resultados deberán ser presentados por escrito a más tardar dos días después de celebrado el evento y éstos serán dados a conocer únicamente de manera oficial por el Enduro Guadalajara Club. Los resultados se harán OFICIALES 10 días después de que se hayan subido a la página de Internet de www.enduroguadalajara.com

Artículo 42°.- Los resultados escritos deberán contener la siguiente información:

a).- Lugar y fecha del evento.

b).- Nombre del evento.

d).- Clasificación por categorías.

e).- Número de pilotos participantes.

f).- Número de pilotos que terminaron el evento.

g).- Penalizaciones.

h).- Tiempos de las etapas de velocidad.

i).- Tiempos de las pruebas especiales.

j).- Nombre de los competidores.

k).- Lugar obtenido por cada competidor.

l).- En caso de descalificación, indicar la causa.

Artículo 43°.- El Enduro Guadalajara Club conocerá de las protestas, las cuales le deberán ser presentadas por escrito, como mínimo el día siguiente y máximo siete días después de la celebración del evento. En ningún momento se aceptarán protestas verbales. Para que una protesta tenga lugar deberá hacerse de la siguiente manera.

a).- Presentar la protesta, vía carta o correo electrónico al Jefe de carrera.

b).- Si el juez de carrera no puede resolver el caso, se deberá reenviar la protesta al presidente del Motoclub, este a su vez deberá notificar a la Comisión de Honor y Justicia para que revisen el caso

SECCION SEXTA
DE LA COMISION DE HONOR Y JUSTICIA

Artículo 44°.- El Enduro Guadalajara Club deberá integrar la Comisión de Honor y Justicia cuando sea necesario y será la encargada de ventilar las protestas que le sean turnadas, siempre y cuando el presidente en turno solicité el apoyo, estas deberán ser resueltas máximo 5 días después de recibir la protesta.

Artículo 45°.- La Comisión de Honor y Justicia deberá integrarse por tres miembros ex presidentes del club activos. Siempre convocando a todos los ex presidentes activos y pudiendo tomar decisiones cuando se encuentren mínimo tres miembros activos.

Artículo 46°.- La decisión de la Comisión de Honor y Justicia será respetada por el Enduro Guadalajara Club, en su primer instancia siempre y cuando existan las condiciones para la misma (Artículo 45), no se podrá citar nuevamente a la C.H.J. cuando el plazo para las protesta haya finalizado. (Artículo 43).

CAPITULO III

SECCION PRIMERA
CATEGORIAS

Artículo 47°.- Las categorías puntuables para el campeonato serán las siguientes:

a).- Expertos.- Podrán participar en esta categoría:

a-1).- Los pilotos ya clasificados como tales.

a-2).- Los pilotos promocionados de las categorías inferiores, por su nivel de manejo.

a-3).- Los pilotos que así lo deseen.

a-4).- El piloto clasificado en el primer lugar de la categoría de Avanzados en el campeonato anterior.

b).- Avanzados.- Podrán participar en esta categoría:

b-1).- Los pilotos ya clasificados como tales.

b-2).- Los pilotos promocionados de las categorías inferiores por su nivel de manejo

b-3).- Los pilotos que así lo deseen, de 16 años y mayores.

b-4).- Los pilotos que habiendo estado clasificados en la categoría de Expertos, hayan dejado de participar dos o más años.

b-5).- Los pilotos clasificados en los 2 primeros lugares de la categoría de Intermedios en el campeonato anterior.

c).- Intermedios.- Podrán participar en esta categoría:

c-1).- Los pilotos que así lo deseen, de 16 años y mayores.

c-2).- Los pilotos que hayan sido promocionados por su posición en la categoría de Novatos y/o por el nivel de manejo, analizando las velocidades realizadas en las carreras.

c-3).- Los pilotos que por la edad hayan ascendido de la categoría Juvenil A.

c-4).- Los pilotos clasificados en los 3 primeros lugares de la categoría de Novatos en el campeonato anterior.

d).- **Novatos**.- Podrán participar en esta categoría:

d-1).- Los pilotos que su nivel de manejo así lo determine.

d-2).- Los pilotos que así lo deseen, de 16 años y mayores.

d-3).- Todos los pilotos que hayan estado el campeonato previo en la categoría de Promocional.

e).- **Promocionales**.- Podrán participar en esta categoría:

e-1).- Los pilotos que NUNCA hayan participado en alguna competencia o que por su nivel de manejo así lo determine.

e-2).- Esta categoría tendrá vigencia de UN AÑO o Campeonato, pasando automáticamente a Novatos al siguiente año.

f).- **Expertos 30:**

f-1).- Los pilotos de 30 años cumplidos y mayores podrán optar por competir en esta categoría.

f-2).- Los que hayan competido en Expertos o Avanzados y los que lo ameriten por su manejo.

f-3).- El piloto clasificado en el primer lugar de la categoría de Avanzados 30 en el campeonato anterior.

g).- **Avanzados 30:**

g-1).- Los pilotos de 30 años cumplidos y mayores podrán optar por competir en esta categoría.

g-2).- Los que hayan competido en Avanzados y los que lo ameriten por su manejo.

g-3).- Los pilotos que habiendo estado clasificados en la categoría de 30 Expertos, hayan dejado de participar dos o más años.

g-4).- Los pilotos clasificados en los 2 primeros lugares de la categoría de Clase 30 en el campeonato anterior.

h).- **Clase 30:**

h-1).- Los pilotos de 30 años cumplidos y mayores podrán optar por competir en esta categoría.

h-2).- Los pilotos que teniendo 30 años vengan de la categoría de Novatos.

i).- **Expertos 40:** Podrán participar en esta categoría:

i-1).- Los pilotos de40 años cumplidos y mayores podrán optar por competir en esta categoría.

i-2).- Los que hayan competido en Expertos o Avanzados y los que lo ameriten por su manejo.

i-4).- El piloto clasificado en el primer lugar de la categoría de Avanzados 40 en el campeonato anterior

j).- **Avanzados 40**.- Podrán participar en esta categoría:

j-1).- Los pilotos de 40 años cumplidos y mayores podrán optar por competir en esta categoría.

j-2).- Los pilotos que su manejo lo amerite.

j-3).- Los pilotos clasificados en los 2 primeros lugares de la categoría de Clase 40 en el campeonato anterior

k).- **Clase 40**.- Podrán participar en esta categoría:

k-1).- Los pilotos de40 años cumplidos y mayores podrán optar por competir en esta categoría.

k-2).- Los pilotos que su manejo lo amerite.

l).- **Clase 50**.- Podrán participar en esta categoría:

I-1).- Los pilotos de 50 años cumplidos y mayores podrán optar por competir en esta categoría.

J).- Clase 60.- Podrán participar en esta categoría:

J-1).- Los pilotos de 60 años CUMPLIDOS y mayores podrán optar por competir en esta categoría.

Para las categorías 50 y 60 los pilotos deberán de presentar un examen médico o prueba de esfuerzo avalado por un doctor con cédula profesional.

Artículo 48°.- Además de la reclasificación obligatoria en cada inicio de campeonato, **SE HARÁ UNA CLASIFICACIÓN DE PILOTOS DE ACUERDO CON LOS ANTECEDENTES** y se demuestre claramente que algún piloto está invadiendo una categoría de menor manejo al suyo, se le podrá reclasificar en la que realmente le corresponda. Esto lo llevará a cabo una comisión revisora del motoclub. Todas la reclasificaciones serán tomando en cuenta exclusivamente el Campeonato Estatal.

Artículo 49°.- Para que una categoría sea puntuable y tenga validez para el Campeonato, tendrá que tener como mínimo TRES pilotos arrancando, y que esta condición se repita por lo menos en 4 carreras del Campeonato 2015.

Artículo 50°.- La edad que tenga el piloto de cualquier categoría el 1º de enero se conocerá como año calendario y será la que rija. Los pilotos de las categorías Expertos 30, Clase 30, Clase 40, Clase 50, podrán competir en éstas cuando hayan cumplido la edad que se determina en cada una de ellas.

SECCION SEGUNDA

PARTICIPACION Y ORGANIZACION

Artículo 51°.- Para poder participar en el campeonato del motoclub se requiere:

a).- Ser socio activo del motoclub y haber pagado el 100% de la cuota anual, inscribirte previamente por internet e imprimir tus tiempos de recorrido. Las inscripciones se cierran el jueves anterior al evento a las 11:59 pm y ya no te podrás inscribir por que se tienen que imprimir y generar los listados de ingreso a parque cerrado, este proceso lo hará la empresa Datología por lo que ningún miembro de la directiva podrá hacer inscripciones extemporáneas.

b).- Los socios tienen derecho a participar en las competencias y tienen la obligación de organizar una competencia perteneciendo a un grupo.

c).- Los socios activos que por cualquier motivo no participen en la organización del evento en el que le fuera requerido, será descalificado del campeonato, sin derecho a puntuación ni premiación final.

d).- Podrán correr por evento a partir de la 4ta fecha del campeonato los pilotos que no estén inscritos al club, pagando la cuota por evento y tomando en cuenta todo el reglamento, así como la renta de su transponder, y la verificación de sus números, así mismo registrándose por lo menos una semana antes del evento, tendiendo el número de su transponder rentado, y pagando la carrera.

Artículo 52°.- Grupos organizadores: Al inscribirte el sistema te asignará en algún grupo organizador en el que tienes la obligación de ayudar en un evento al año al igual que todos los pilotos socios del moto club.

Actividades a Realizar coordinadas por el jefe de grupo:

De las Obligaciones:

a) Definir sede y pista correspondiente.
b) Conseguir permisos correspondientes para terrenos y zona.
c) Marcar la pista antes de la competencia.
d) Definir prueba especial y de velocidad.
e) Nombrar y capacitar a las personas que ejecutarán cada puesto.
f) Previo a cada evento y mientras no se interfiera con el desarrollo de su puesto, el grupo deberá presentarse en meta para reconocimiento de los pilotos.
g) Ejecutar carrera el sábado para juveniles e infantiles.
h) Ejecutar carrera el domingo para mayores.
i) Entregar al motoclub los registros de paso.
j) Hacer responsable al grupo de recoger para reciclar la mayor parte del listón y estacas de las pruebas especiales.
k) Utilizar marcas que serán suministradas por la mesa directiva para el marcaje de las pistas.
l) Deberá haber una persona encargada exclusivamente del remolque y será quien lleve el control del inventario.
m) Entregar el remolque con su inventario completo en los siguientes 3 días posteriores a la carrera.
n) Salvaguardar el equipo de cronometraje hasta que sea entregado al encargado del mismo.
o) Recoger y almacenar TODO el material y equipo utilizado durante el evento. (Inventario)
p) Cualquier faltante será responsabilidad del jefe de grupo en conjunto con su equipo de trabajo.
q) Al finalizar el evento todo el grupo deberá reportarse con el jefe y entregar su puesto. (material, antenas, toldo, sillas, hielera, etc)

De los beneficios:

a) Cada integrante recibirá una playera distintiva.
b) Cada puesto contara con una hielera con agua y suero.
c) Cada integrante tendrá una comida durante el evento.
d) Los puestos deberán tener como mínimo dos personas, en caso de no tener a suficientes colaboradores, el encargado de cada

puesto podrá invitar y tener a su mando a UNA persona, recibiendo los mismos beneficios, sin importar que no pertenezca al Club.

e) En caso de climas extremos cada puesto podrá contar con un toldo, siendo ellos mismos encargados de trasladarlo al puesto y regresarlo al remolque.

f) Al final del campeonato se premiara y reconocerá al grupo organizador que obtenga los mejores resultados en las encuestas.

Cada socio es responsable de pertenecer a un grupo de trabajo y estar al pendiente de las actividades organizativas que esto corresponda. Los socios que no ayuden en su correspondiente carrera no tendrán derecho a premiación ni actividad alguna al final del campeonato, aparte se harán acreedores a un castigo de **-30** puntos sin poder eliminar esa fecha.

Artículo 53°.- Los pilotos deberán identificar sus motocicletas con un número específico y único, que será asignado por el motoclub, de acuerdo al Registro**.** Los pilotos que compiten en el campeonato Nacional tienen derecho de su número sobre pilotos estatales.

Artículo 54°.- Los números en las motocicletas deberán ser de color contrastante y deberán colocarse en el frente y ambos lados de la motocicleta. Las medidas mínimas de los números serán de 15 cm. de altura por 2.5 cm. de ancho del trazo. El organizador podrá negar la salida a cualquier competidor que no cumpla con este requisito.

Artículo 55°.- Los tiempos de recorrido mínimo por categoría en el evento serán los siguientes:

a).- Expertos	6:00 hrs.
b).- Avanzados y Expertos 30	5:00 hrs.
d).- Intermedios, Expertos 40 y Avanzados 30	4:00 hrs.
e).- Avanzados 40	3:00 hrs.
f).- Novatos	3:00 hrs.
g).- Clase 30 y Clase 40	3:00 hrs
h).- Promocionales	2:30 hrs.
i).- Clase 50	2:30 hrs.
j).- Clase 60	2:30 hrs.
k).- Juvenil A	2:15 hrs
k).- Juvenil B	1.45 hrs

Para todas las categorías aquí mencionadas el tiempo máximo de recorrido será el mínimo más 30 minutos

Artículo 56°.- Se otorgará como puntuación en los eventos:

1º lugar	25 puntos	11º lugar	10 puntos
2º lugar	22 puntos	12º lugar	9 puntos
3º lugar	20 puntos	13º lugar	8 puntos
4º lugar	18 puntos	14º lugar	7 puntos
5º lugar	16 puntos	15º lugar	6 puntos
6º lugar	15 puntos	16º lugar	5 puntos
7º lugar	14 puntos	17º lugar	4 puntos
8º lugar	13 puntos	18° lugar	3 puntos
9° lugar	12 puntos	19° lugar	2 puntos
10° lugar	11 puntos	20° lugar	1 punto

SECCION TERCERA
RESULTADOS FINALES DE LOS CAMPEONATOS

Artículo 57°.- Para determinar los lugares definitivos del Campeonato Anual de las categorías, se tomará en cuenta la suma de resultados las fechas del Campeonato 2015, descartando una competencia en categorías adultos no pudiendo descartar la que le corresponde organizar. En el caso de las categorías Infantiles y Juveniles no aplica el descarte, cuentan todas para la puntuación final

Artículo 58°.- Los pilotos deben organizar una fecha obteniendo 30 puntos en caso de ayudar en todas las actividades correspondientes a la organización y -30 puntos en caso de no ayudar. Será criterio del jefe de grupo el lugar que asigna a cada piloto. En caso de no cumplir con todas las actividades obtendrá puntos proporcionales.

El piloto tratará de organizar personalmente, en caso de no poder puede enviar a alguna persona suplente que tenga sus mismas posibilidades y capacidades, sin tener penalización de puntos.

Artículo 59°.- En caso de empate en primer lugar al final de campeonato, se considerará el primer lugar absoluto al competidor que haya ganado mayor cantidad de eventos. En caso de subsistir el empate, el que haya obtenido el mayor número de segundos lugares y así sucesivamente. Si llegara a seguir el empate después del criterio anterior, el piloto campeón será el que obtenga el mejor lugar en la última competencia del año.

Artículo 60°.- En caso de empate con otros lugares que no fuera para decidir el campeón de cada categoría, se quedarán como empate, corriéndose los lugares siguientes de acuerdo con el número de empates (ejemplo: tres pilotos empatados en cuarto lugar, el siguiente piloto obtendrá el séptimo lugar).

Artículo 61°.- Si durante el campeonato un piloto cambia de categoría, no puede pasar puntos obtenidos en la categoría anterior.

Artículo 62°.- Para tener derecho a la obtención de premiación de un campeonato, todo piloto deberá ***terminar*** como mínimo del 60% del total de carreras programadas, incluyendo la que organizo, ser socio del moto club y no tener adeudos con la tesorería.

CAPITULO IV

SECCION PRIMERA
DE LOS EVENTOS

Artículo 63°.- El Director Técnico será nombrado por la mesa directiva al inicio del campeonato y será la máxima autoridad en las cuestiones relativas a la organización interna de un evento. Para tal efecto podrá designar a un organizador de grupo. Asimismo se nombrara un Comisario de las categorías Juveniles-Infantiles, el cual deberá coordinar con el Comisario designado para cada carrera, que se dé la atención debida a las categorías menores.

Artículo 64°.- El jefe de grupo será el enlace con la directiva. El organizador estará obligado desde ese momento a dar la información y facilidades que la directiva requiera.

Artículo 65°.- Las funciones del jefe de grupo serán las siguientes:

a).- Obtener y facilitar los permisos para su evento por escrito para evitar cancelaciones de última hora.

b).- Recorrer las rutas de cada una de las categorías (adultos y juveniles), con anticipación al evento y autorizarlas o rechazarlas, tomando en cuenta que el grado de dificultad sea el adecuado y sobretodo que no existan zonas de alto grado de peligrosidad, además tomar medidas de seguridad en zonas conflictivas, tales como: carreteras, caminos vecinales, brechas, cruce de peatones, áreas de recreo, doble circulación de competidores, etc.

c).- Nombrar las personas que fungirán como oficiales durante el desarrollo del evento, comprobando que éstos tengan la capacidad para su función y sean suficientes en número para el buen desarrollo del evento.

d).- Realizar una junta con las personas que fungirán como controles para su orientación e instrucción del uso de las formas de registro oficiales.

e). - La Tesorería del motoclub costearán los gastos de la organización de la competencia con presupuesto previamente aprobado.

f). - Recibir el remolque con todo el equipo necesario y devolverlo posterior a la competencia en las mismas condiciones de limpieza, orden e inventario que se recibió.

g).- Reportar a la directiva en caso de utilizar el botiquín, insumos de rescate y/o primeros auxilios para reponer el material de curación y medicamentos utilizado.

Artículo 66°.- Para realizar un evento deberán tener los requisitos siguientes:

a).- Hacer una convocatoria y publicarla en el sitio del motoclub de preferencia 3 semanas antes.

b).- Mapa de pistas y ubicación de la meta, layout de la meta, tiempos y número de vueltas y relación de personas que fungirán como jueces y controles en el evento. La zona de meta deberá seguir el lineamiento y el acceso será accesible a cualquier vehículo aun en temporada de lluvias.

No está permitido entrenar cuando se estén desarrollando las carreras de las categorías juveniles.

c).- Trazar y marcar la pista antes del evento en color ROSA la pista de adultos y en color VERDE la juvenil. La pista de la Infantil C deberá marcarse con cintas el día de la competencia. Marcar la distancia del recorrido al menos cada 500 metros.

Artículo 67°.- El organizador está obligado a entregar a los competidores, previo al evento la siguiente información:

a).- Mapa de la pista con ubicación de la meta y caminos de acceso a la misma.

b).- Número de vueltas por categoría.

c).- Tiempo de cada etapa limitada y ubicación de las mismas.

d).- Ubicación del inicio y fin de las pruebas especiales.

e).- Tipo de pruebas especiales que se realizarán y detalles de las mismas.

f).- Ubicación de los puntos de control existentes en la pista.

g).- Información particular y específica del evento.

h).- Tener la pista lista dos semanas previas a la fecha de la carrera, la cual deberá estar totalmente marcada, cuente con los permisos correspondientes y la autorización escrita por los dueños, comité de vecinos, o cualquier autoridad local encargada de otorgar dicha autorización.

i).- Los entrenamientos de las pistas se darán a conocer dos semanas antes de la fecha de la carrera, cuando la pista este totalmente lista, y los días para entrenarla serán definidos por el organizador, de acuerdo al convenio que haya obtenido con los dueños y autoridades del lugar.

j).- Se propone al organizador llevar a cabo una junta de pilotos el jueves previo por la noche. Será responsabilidad de los asistentes a la Junta de Pilotos informar a los demás miembros de su Motoclub de los acuerdos de dicha junta. No se permitirá ninguna reclamación respecto de lo aceptado en la junta por el organizador y los pilotos asistentes. En caso de que algún Motoclub no esté representado en la Junta de Pilotos, con mucho menos razón podrá reclamar dudas al evento. Lo mismo sucede con los pilotos independientes.

Queda estrictamente prohibido alterar los tiempos ideales de competencia durante la Junta de Pilotos a excepción de causas de fuerza mayor.

Una vez que se inicie la carrera, bajo ninguna circunstancia se pueden modificar los tiempos establecidos.

Artículo 68°.- Cuando el organizador, por medio del jefe de grupo, cancele una zona del recorrido marcado, deberá realizar lo siguiente:

1.- Avisar a los pilotos inmediatamente, mediante la página de internet y comunicado vía correo electrónico a cada socio.
2.- Quitar los señalamientos y en caso necesario bloquear y anular los accesos a la zona cambiada**.**

Las decisiones que hayan tomado el Juez de Pista y organizador o respecto del Reglamento Particular de la carrera o de cualquier otra índole, deberán darse a conocer en la Junta de Pilotos y NO podrá haber cambios posteriores a menos que exista alguna causa de fuerza mayor.

Artículo 69°. -Cuando el evento tenga que suspenderse durante su desarrollo por causas de fuerza mayor, serán válidas para el campeonato la categoría o categorías que cuando menos hayan efectuado el 50% del recorrido total, computándose para los pilotos de las categorías únicamente hasta donde el organizador lo determine.

Artículo 70°. -La mesa directiva es responsable de coordinar el proceso de inscripciones, manejo de información y cronometraje con el sistema que tenemos y al que se le ha invertido durante muchos años siendo este actualizable, inverosímil, plegable y corredizo.
El proyecto de uso de transponders inicio el año 2012 y por el monto de inversión que implica se ha decidido que obligatoriamente se deben utilizar durante los próximos 7 años para redituar el esfuerzo en inversión en activos.

MEDIO AMBIENTE

Artículo 71º.- Es obligatorio para los organizadores contar con recipientes adecuados para que los pilotos puedan depositar los líquidos sobrantes de sus motocicletas (gasolina, aceites, liquido anticongelante, etc.). Los pilotos que sean sorprendidos tirando dichos líquidos en el campo serán seriamente amonestados y sancionados a criterio del responsable organizador.

Será **OBLIGATORIO** cada piloto utilizar bajo la moto la alfombra (tapete) ecológica, que debe tener un tamaño de 100cms por 170cms tener capacidad de absorción de 1 litro de líquido y no permitir pasar líquidos.

SECCION CUARTA
DE LAS RESPONSABILIDADES

Artículo 72°. – El Enduro Guadalajara Club y los organizadores de los eventos, no se hacen responsables por ninguna clase de daños y accidentes que los competidores puedan causar o causarse antes, durante y después del evento.

Artículo 73°. - El piloto deberá conocer y respetar el presente reglamento, mismo que regirá en todos los eventos y de no cumplirlo será motivo de sanción o descalificación, en su caso, los reglamentos mostrados de manera impresa durante la carrera deben estar basados en el presente reglamento, de lo contrario este Reglamento será con el cuál se rija cualquier situación.

CAPITULO V
CATEGORÍAS JUVENILES E INFANTILES

Artículo 74°.- En las categorías de juveniles e infantil, es requisito que el día del evento se lleve a cabo una prueba independiente por cada categoría. Estas competencias se celebraran el sábado.

Artículo 75°.- Las categorías juveniles A y B, deberán de tener durante su recorrido, por lo menos una etapa limitada y una prueba especial. La prueba especial deberá tener una distancia mínima de 3 kilómetros y una máxima de 5 kilómetros. (4 minutos para la Categoría Juvenil B)

Artículo 76°.- En la categoría infantil los lugares se definirán por el número de vueltas efectuadas en 30 minutos en un circuito encintado y con una distancia mínima de 500 metros, la pista deberá tener un ancho mínimo de 3.00 metros.

Artículo 77°.- Estas etapas forman parte integral del Enduro y se someterán al reglamento en todo momento. Los puntos obtenidos en cualquiera de las anteriores pruebas, se deberán sumar al resultado de cada piloto, para determinar su lugar de clasificación.

Artículo 78°.- Las categorías serán las siguientes:

1).- Juvenil A.- Podrán participar en esta categoría:

1-1).- Los pilotos con edad de 12 años y máxima de 15 años.

1-2).- Con motocicletas de hasta 120 c.c. de cilindrada con motores de dos tiempos.

1-3).- Con motocicletas de hasta 150 c.c. de cilindrada con motores de cuatro tiempos.

1-4).- Con motocicletas de rodado máximo de 19 pulgadas.

2).- Juvenil B.- Podrán participar en esta categoría:

2-1).- Los pilotos con edad mínima de 10 años y máxima de 11 años.

2-2).- Con motocicletas de hasta 85 c.c. de cilindrada con motor de dos tiempos.

2-3).- Con motocicletas de hasta 150 c.c. de cilindrada con motor de cuatro tiempos, o dos tiempos automática.

2-4).- Con motocicletas de rodada máxima de 16 pulgadas.

En caso de que algún piloto por su desarrollo físico le quede chica la motocicleta, el padre o tutor podrá solicitar por escrito pasarlo a otra categoría superior y en caso de ser aprobada su solicitud, éste será responsable del piloto.

3).- Infantiles.- Las categorías se definen

3-1).- Infantil 7 – 9, pilotos con edad máxima de 9 años

Infantil Mini 4 – 6**,** pilotos con edad máxima de 6 años

3-2).- Con motocicletas de 50 c.c. de cilindrada, automáticas o semiautomáticas.

3-3).- Con motocicletas de rodado máximo de 12 pulgadas.

3-4).- La edad que tenga el piloto de cualquier categoría el 1º de enero se conocerá como año calendario y será la que rija.

Los pilotos Juveniles y/o Infantiles que lleguen a una competencia y no se ajusten al presente Reglamento, serán clasificados por el Organizador de la carrera en cuestión, sin derecho a puntuación, cuidando que la participación de estos competidores no afecten la integridad y seguridad de la categoría en que vayan a participar.

Artículo 79°.- Los menores de 16 años podrán competir en las categorías adultos, presentando una carta de su padre o tutor, antes del inicio del campeonato.

Artículo 80º.- Para la puntuación final del campeonato, las categorías infantiles y juveniles no tienen derecho a descarte, es decir todas las fechas cuentan para acumulación de sus puntos. Con excepción del año 2014 donde correrán todas sus fechas puntuables.

Artículo 81º.- Infantiles y Juveniles no tienen obligación de ayudar en la organización de algún evento y Juvenil A podrá correr el evento de las 8 horas a criterio del Director Técnico. En caso de que algún Juvenil A participe también durante el campeonato en categoría de adultos entonces en el evento de las 8 horas se le clasificara en ambas categorías asignándole los puntos que le correspondan en cada una.

Artículo 82°.-Es motivo de descalificación a los niños que circulen por la zona de pits el sábado posterior a su carrera así como el domingo.

Artículo 83°.- Cualquier punto no previsto en este Suplemento será regido por el Reglamento de las Categorías de Adultos.

ARTICULOS TRANSITORIOS GENERALES

Artículo primero.- El presente reglamento entrará en vigor el día primero de enero del año 2015.

Artículo segundo.- Todas las disposiciones hechas con anterioridad respecto a esta modalidad del motociclismo, quedan derogadas en cuanto se opongan a este reglamento.

Artículo tercero.- El uso de tapete ecológico tuvo una prorroga hasta el 28 de Febrero del 2014, a partir de esa fecha es considerado como obligatorio en todos los eventos desarrollados por el motoclub. Un tapete por motocicleta, en caso de motos 125cc y menores se podrá usar un tapete por cada dos motos de este tipo.

ANEXOS IMPORTANTES

USO Y FUNCIONAMIENTO DE LOS TRANSPONDERS Y DECODERS

Algunos aun no entienden cómo funciona este sistema, va una breve explicación:

1. ANTENA Y DECODER: equipo que captura la señal del transponder desde una distancia aproximada de 10metroslos cables de la antena van instalados dentro de unos tubos plásticos y enterrados en el suelo (por lo general los pilotos no los ven). Estos equipos van en los inicios y fines de velocidad así como meta y limitada, constan de antena, cable, decodificador y batería.

Cuando los pilotos se acercan a menos de 10 metros de la antena son capturados, así que si van a meta a preguntar algo, o se quedan cerca de un inicio ó fin de velocidad para ver a otros pilotos o cruzan las banderas amarillas de la limitada ó meta son capturados. Por lo general esto lo hacen inconsciente e inocentemente ya que no tienen ni idea de cómo funciona este nuevo sistema.

Algunos pilotos cruzan el tapete de limitada y se bajan de la moto a los 2 metros para regresar por algo, esto implica que se siga capturando su tiempo hasta que posteriormente se retiran.

2. TRANSPONDER: equipo propio que porta el piloto y es su responsabilidad el buen uso. Son únicos y se diferencian por el número que cada uno tiene correlacionado con el piloto. Deben cargarse durante 14 horas y por lo general emiten señal durante unos 5 días posteriores a la carga completa. Deben estar colocados en las barras de la moto, posición vertical y de preferencia del lado opuesto al tapón del radiador.

Para el correcto funcionamiento del sistema global, la solución SOMOS TODOS e implica poner un poco de nuestra parte cada uno.

RESPONSABILIDADES DEL MOTOCLUB

-Mantener en perfectas condiciones los radios, decoders, antenas, baterías e insumos que se requieren para su correcta instalación y puesta a tiempo.

-Capacitar al jefe de grupo y personas que designen para la correcta instalación.

-Tener a una persona capacitada en la carrera por cualquier duda de la instalación o funcionamiento del sistema de antenas

RESPONSABILIDADES DEL GRUPO ORGANIZADOR

-Definir correctamente los lugares de instalación evitando inicio y fin en el mismo lugar.

-Asignar con anticipación los responsables de cada puesto y que conozcan físicamente el lugar.

-Participar Puntualmente en la capacitación para su correcta instalación.

-Delimitar un radio de 10metros alrededor de las antenas para que no capturen tiempos falsos de pilotos que andan pajareando.

-Evitar las chicanas en los fines de velocidad (ya son obsoletas).

-Dejar todo perfectamente instalado para activar los sistemas el domingo muy temprano.

-Relacionar correctamente el ingreso a PC revisando el número del transponder, posición y funcionamiento.

-Facilitar la instalación y el traslado de las personas puestas por la directiva para el correcto funcionamiento del sistema en la pista.

RESPONSABILIDAD DEL PILOTO

-Instalar correctamente el transponder en posición vertical y lugar ideal de las barras.

-Cargar al 100% la batería desde 1 ó 2 días antes y no estar buscando como cargarlos el mismo día.

-Comprar tu propio transponder a la brevedad posible.

-Verificar que tu número único del transponder sea el que aparece en la relación de socios del club.

-En este momento no se cuenta con renta de Transponders.

Vamos anticipándonos, planeando y capacitándonos todos en el uso correcto de esta tecnología. Dejemos que los decoders trabajen por nosotros. Entendamos correctamente el deporte que estamos practicando así como su reglamentación. Si todos ponemos nuestro granito de arena no habrá doble y triple trabajo, descalificados y omitidos. Nuestro software relaciona la 1er. captura de inicio con la 1era. de fin, así que si antes de meter la moto a PC fueron a inicio en su moto y se acercaron a la antena, esa captura irregular implica mucho tiempo hombre para corregir resultados ya que arma un enredo total.

Guadalajara Jalisco, a 11 de Diciembre del 2013